Deutscher Bundestag **Drucksache 14/857**
14. Wahlperiode

27. 04. 99

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Paul Laufs, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Cajus Caesar, Marie-Luise Dött, Georg Girisch, Kurt-Dieter Grill, Vera Lengsfeld, Bernward Müller (Jena), Franz Obermeier, Dr. Peter Paziorek, Christa Reichard (Dresden), Dr. Christian Ruck, Hans-Peter Schmitz (Baesweiler), Werner Wittlich und der Fraktion der CDU/CSU
— Drucksache 14/572 —

Förderung umweltfreundlicherer Kraftstoffe

Die Europäische Union hat in der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen für das Jahr 2005 bessere Kraftstoffqualitäten definiert und zugleich den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, diese bereits ab dem Jahr 2000 einzuführen und steuerlich gegenüber den herkömmlichen (weniger umweltfreundlichen) Kraftstoffen zu begünstigen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß umweltfreundlichere Kraftstoffe entsprechend der o.g. Richtlinie 98/70/EG zu einer unmittelbaren, sofort wirksamen und merklichen Verbesserung des Emissionsverhaltens aller Kraftfahrzeuge führen, auch jener Kraftfahrzeuge, die noch nicht mit geregelten Drei-Wege-Katalysatoren ausgerüstet sind?

Die nach der Richtlinie 98/70/EG ab 2005 vorgesehenen Kraftstoffe sind insbesondere mit dem Ziel festgelegt worden, um neue verbrauchs- und schadstoffarme Motortechniken zu ermöglichen. Darüber hinaus führen sie auch zu einer Emissionsminderung in der bestehenden Fahrzeugflotte.

2. In welchen EU-Mitgliedstaaten sind bereits diese umweltfreundlicheren Kraftstoffe eingeführt, und wie werden sie gegenüber den herkömmlichen Otto- und Dieselkraftstoffen steuerlich bevorzugt?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 26. April 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen wird in Großbritannien schwefelarmer Dieselkraftstoff seit 1997 steuerlich gefördert. In Schweden war die steuerliche Förderung schon vor EU-Beitritt eingeführt worden. In Dänemark ist eine steuerliche Förderung ab dem Jahr 2000 vorgesehen.

3. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß eine steuerliche Bevorzugung umweltfreundlicherer Kraftstoffe gegenüber herkömmlichen (weniger umweltfreundlichen) Kraftstoffen geeignet ist, umweltfreundlicheres Verhalten gegenüber weniger umweltfreundlichem Verhalten zu fördern?

Nach Auffassung der Bundesregierung kann die steuerliche Förderung umweltfreundlicher Kraftstoffe als ein geeignetes Instrument eingesetzt werden, um diese Kraftstoffe vorzeitig einzuführen.

4. Ist die Bundesregierung bereit, von der in der o. g. EU-Richtlinie eingeräumten Möglichkeit Gebrauch zu machen, die für das Jahr 2005 definierten Qualitäten für Otto- und Dieselkraftstoffe so rasch wie möglich, spätestens aber ab dem 1. Januar 2000, einzuführen und diese umweltfreundlicheren Kraftstoffe steuerlich gegenüber den herkömmlichen Kraftstoffen zu bevorzugen?

Die Bundesregierung prüft zur Zeit, ob und in welcher Form eine steuerliche Förderung der nach der EU-Richtlinie 98/70/EG ab dem Jahr 2005 geltenden Kraftstoffqualitäten möglich ist. Dies könnte unter Festlegung der genauen Rahmenbedingungen noch in diesem Jahr beschlossen werden.

5. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß sich das Instrument der steuerlichen Spreizung bei der Einführung bleifreien Benzins in den 80er Jahren bewährt hat?

Ja. Die steuerliche Förderung von schwefelarmen Kraftstoffen ist jedoch anders zu bewerten als die Einführung von bleifreiem Ottokraftstoff. Bei der Einführung von bleifreiem Benzin konnte man davon ausgehen, daß für einen sehr langen Zeitraum (ca. 15 Jahre) ein paralleles Angebot von bleifreiem Benzin erforderlich sein würde und daher eine kostenintensive zweite Vertriebsstruktur zwingend erforderlich war. Die schwefelarmen Kraftstoffe werden jedoch verbindlich spätestens ab dem 1. Januar 2005 vollständig eingeführt.

Wenn über eine steuerliche Förderung frühzeitig entschieden wird und diese erst später einsetzt, würde der Mineralölindustrie eine Übergangsfrist eingeräumt, die ihr eine vollständige Umstellung ermöglicht.

6. Falls die Fragen 4 und 5 positiv beantwortet werden, welche steuerliche Spreizung hält die Bundesregierung für erforderlich, um den erwünschten umweltpolitischen Effekt zu erreichen?

Siehe Antworten auf die Fragen 4 und 7.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Angebot der deutschen Mineralölwirtschaft über die vorzeitige Einführung der Kraftstoff-Qualität Super-Plus?

Die Bundesregierung begrüßt das Angebot der Mineralölwirtschaft, ab dem 1. Januar 2000 schwefelarmen Kraftstoff der Sorte Super Plus anzubieten. Sie hält es aber für notwendig zu prüfen, ob dieses Angebot zu einem geeigneten Zeitpunkt durch weitere Zusagen der Mineralölindustrie und durch eine steuerliche Förderung für alle Kraftstoffsorten ergänzt werden kann (siehe Antwort zu Frage 4).

8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß spätestens ab dem Jahr 2000 auch in Deutschland Kraftfahrzeuge produziert werden, die über direkteinspritzende Otto-Motoren verfügen, deren Kraftstoffverbrauch um ca. 20 Prozent reduziert ist und für die deswegen bessere (umweltfreundlichere) Kraftstoffqualitäten erforderlich sind?

Die Bundesregierung begrüßt ein frühzeitiges Angebot von Fahrzeugen mit direkteinspritzenden Ottomotoren. Ab dem Jahre 2000 steht für diese Fahrzeuge schwefelarmes Super Plus zur Verfügung. Eine frühzeitige breite Vermarktung dieser Fahrzeuge wird jedoch auch davon abhängen, daß in weiteren EU-Mitgliedstaaten, insbesondere in unseren Nachbarstaaten, ebenfalls die vorzeitige Einführung der für 2005 verbindlich vorgesehenen Kraftstoffqualitäten in Gang kommt.

9. Ist der Bundesregierung ferner bekannt, daß deswegen auch die deutsche Automobilindustrie auf die möglichst rasche Einführung umweltfreundlicherer Kraftstoffe drängt?

Ja.

10. Ist der Bundesregierung außerdem bekannt, daß in deutschen Raffinerien bereits heute umweltfreundlichere Kraftstoffe (mit geringerem Benzol- und Aromatengehalt) hergestellt werden, diese aber nicht in Deutschland vertrieben, sondern in andere europäische und außereuropäische Länder (z. B. in die USA) exportiert werden, in denen bereits bessere Umweltstandards an der Tagesordnung sind?

In der Exportstatistik wird nicht nach Benzol- bzw. Aromatengehalt differenziert.

Für den Benzolgehalt gilt ab dem 1. Januar 2000 auch in der EU ein Gehalt für Ottokraftstoffe von 1 % auf das Volumen bezogen.